平成21年神審第14号

モーターボート清風丸乗揚事件

言渡年月日　平成21年9月28日
審　判　所　神戸地方海難審判所（竹内伸二）
理　事　官　鎌倉保男
受　審　人　A
　職　　名　清風丸船長
　操縦免許　小型船舶操縦士
補　佐　人　a
損　　　害　船首船底部に小破口を生じて浸水
　　　　　　船長が，甲状軟骨骨折，顔面打撲及び左橈骨遠位端骨折、同乗者の1人が胸椎椎体骨折及び胸椎破裂骨折、他の同乗者が頭部及び腰部などに打撲傷等
原　　　因　船位確認不十分

主　　文

受審人Aの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

理　　由

（海難の事実）

1　事件発生の年月日時刻及び場所

平成20年10月4日22時40分

和歌山県日ノ御埼沖合の大倉碆

2　船舶の要目

船種船名　　モーターボート清風丸
全　　長　　9.49メートル
機関の種類　ディーゼル機関
　出　　力　80キロワット

3　事実の経過

清風丸は，平成3年5月に進水したＦＲＰ製モーターボートで，船体中央より少し船尾側に操舵室があり，ＧＰＳプロッター，魚群探知機及び磁気コンパスを装備し，A受審人が1人で乗り組み，同乗者2人を乗せ，魚釣りの目的で，船首0.25メートル船尾1.00メートルの喫水をもって，平成20年10月4日14時00分和歌山県和歌山下津港を発し，同県日高郡印南町沖合の釣り場に向かった。

ところで，A受審人は，航行海域の海図を備えていなかったものの，紀伊水道沿岸の日ノ御埼から印南町にかけての釣り場にたびたび出かけ，また，釣り雑誌に掲載された日ノ御埼付近の航空写真などを見ていたことから，日ノ御埼西方沖合約200メートルに大倉碆が存在し，付近に多数の危険な岩礁が散在することなど日ノ御埼付近の水路状況を十分知っており，夜間でも大倉碆を迂回して帰航したことが幾度もあった。

大倉碆は，高さ20メートル周囲200メートルの小島で，灯火は設置されておらず，磯釣りのポイントとして釣り雑誌に紹介され，釣り船が集まるところであった。

A受審人は，10年前に清風丸を購入したとき，同船にＧＰＳプロッターが装備されておらず，

その後娘の夫から譲り受けた中古のＧＰＳプロッターを取り付けたものの，取扱説明書がなく，電源スイッチの操作，地形図のデータカードの出し入れ及び航跡の消去など簡単な操作をすることができたものの，表示範囲の切替えなどの操作や画面上で海岸線からの距離を読み取ることができなかった。しかし，データカードを挿入し電源を入れると画面に和歌山県の海岸線と船位が表示されるほか，一定間隔で記録された過去の船位が航跡状に表示され，船位の移動に応じて地形図が約 15 キロメートルごとに切り替わるようになっていたことから，船位と航跡の確認に利用し，経験的に表示船位に若干の誤差があることを知っていた。

Ａ受審人は，これまで印南町沖合の釣り場から帰航する際，日ノ御埼沖合を目指して紀伊半島南西岸沿いに航行し，大倉碆を視認できる明るい時間帯には，約 400 メートル離して大倉碆を迂回した後，日ノ御埼北方 6 海里の海鹿島西方沖合に向け北上するようにしており，ＧＰＳプロッターの画面に大倉碆が表示されないことから，夜間は紀伊日ノ御埼灯台など陸岸の灯火を見て海岸線からの距離を目測するほか，ＧＰＳプロッターの船位誤差を考慮し，画面に残された往航の航跡より少し沖を航行していた。

16 時 30 分Ａ受審人は，印南町南部の切目埼西方沖合約 1 キロメートルの釣り場に到着し，その後錨泊して主にいさきをねらった魚釣りに従事し，21 時 40 分同釣り場を発進して帰途に就いた。

発進するときＡ受審人は，ＧＰＳプロッターに御坊市付近までの海岸線と往航の航跡が表示されていることを確かめ，その後機関を回転数毎分 2,400 の前進にかけて約 15 ノットの速力（対地速力，以下同じ。）とし，操舵室でいすに腰掛けて操舵と見張りにあたり，光達距離 21 海里の紀伊日ノ御埼灯台を船首方向に見ながら紀伊半島南西岸沖合を北西方に進行した。

22 時 22 分Ａ受審人は，紀伊日ノ御埼灯台から 125 度（真方位，以下同じ。）2.6 海里の地点に達したとき，ほぼ船首方向に漁船と思われる反航船の両色灯を認め，同船と十分離れて航過するよう約 15 度左転して針路を 290 度に定めるとともに，機関を回転数毎分 1,500 に下げ，10.0 ノットの速力で続航した。

Ａ受審人は，反航船が目測で約 500 メートル離れて右舷側を航過した後しばらく同じ針路のまま進行し，紀伊日ノ御埼灯台に並航して間もなく，22 時 37 分同灯台から 204 度 1,240 メートルの地点に達したとき，大倉碆を視認することができないまま，右転して大倉碆西方を北上することとしたが，反航船を避けていつもより沖に出たので大倉碆を無難に迂回することができると思い，ＧＰＳプロッターに表示された船位と往航の航跡とを比較し大倉碆から十分西方に離れたことを確かめるなどして船位を十分に確認することなく，針路を 000 度に転じたところ，予定の転針地点の手前であったため大倉碆に向首する状況となったものの，このことに気付かず，その後いすに腰掛けたまま後ろを振り向き，操舵室後部で休息中の同乗者の様子を見ていた。

清風丸は，大倉碆に向首したまま続航中，Ａ受審人が前方を振り向き大倉碆を至近に認めた直後，22 時 40 分紀伊日ノ御埼灯台から 249 度 520 メートルの地点において，原針路，原速力のまま，大倉碆南岸に乗り揚げた。

当時，天候は晴で風力 2 の東風が吹き，潮候は下げ潮の中央期であった。

清風丸は，乗揚直後船首が左方に振れて離礁し，間もなく燃料油系統に生じた損傷のため燃料油の供給が止まって機関が停止し，Ａ受審人は，顔面を強打して意識を失ったが，しばらくして意識が戻り，23 時 07 分 118 番通報により海上保安部に救助を求め，その後最寄りの三尾漁港から来援した漁船により救助された。

乗揚の結果，船首船底部に小破口を生じて浸水したが，のち修理された。また，Ａ受審人が，

甲状軟骨骨折，顔面打撲及び左橈骨遠位端骨折を，同乗者の１人が全治約５箇月の加療を要する胸椎椎体骨折及び胸椎破裂骨折を，他の同乗者が頭部及び腰部などに打撲傷等をそれぞれ負った。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は，夜間，紀伊半島南西岸沖合において，和歌山県日高郡印南町沖合の釣り場から日ノ御埼沖合の大倉碆を迂回して紀伊水道を北上する際，船位の確認が不十分で，大倉碆に向首したまま進行したことによって発生したものである。

Ａ受審人は，夜間，和歌山県日高郡印南町沖合の釣り場から同県和歌山下津港に向け帰航する途中，日ノ御埼沖合の大倉碆を迂回して紀伊水道を北上する場合，ＧＰＳプロッターに表示された船位と往航の航跡とを比較し大倉碆から十分西方に離れたことを確かめるなどして船位を十分に確認すべき注意義務があった。しかし，同人は，折から来航した反航船を避けて左転し，いつもより沖に出たので大倉碆を無難に迂回することができると思い，船位を十分に確認しなかった職務上の過失により，紀伊日ノ御埼灯台に並航して間もなく右転し，大倉碆に向首したまま進行して乗揚を招き，船体に損傷を生じさせ，同乗者２人を負傷させるとともに自らも負傷するに至った。

以上のＡ受審人の行為に対しては，海難審判法第３条の規定により，同法第４条第１項第２号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を１箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

参　考　図